

动力电池回收体系建设亟须进一步规范

# 动力电池的“回收生意”:加价购买频现“小作坊”抢食

本报记者 尹丽梅 童海华 北京报道

最近一个多月,来自于河北沧州的动力电池回收商王骏(化名)忙得不可开交,每天从睁眼到闭眼,他都在留意、搜罗各地动力电池货源信息。3月9日,他再次出门,由北到南横跨多个省市上门回收动力电池。这只是近期动力电池回收商的一个缩影。

“今年动力电池回收,只要有货源我们基本上都是加价购买,并且可以去全国各地以现金收购的方式高价上门回收。”动力电池回收商陈峰(化名)告诉《中国经营报》记者,最近动力电池回收价格上涨超过预期,几乎“一天一个价”,有同行在观望,也有同行在以折扣系数超过100%的“倒挂”价格到各地抢货源。

记者注意到,受镍、钴、锂等原材料价格大涨影响,近期动力电池回收价格随之飙升,退役的新能源汽车动力电池成为专业回收企业高价抢货的“香饽饽”。据央视财经近期报道,从去年上半年至今,单个电池回收价格普遍从2万多元涨至3万多元,涨幅将近50%。

多位受访业内人士告诉记者,动力电池回收价格飙升背后最显著的原因在于上游原材料涨价。上海钢联发布的最新数据显示,截至3月9日,电池级碳酸锂价格再度上涨0.05万元/吨,均价达50.40万元/吨。而在今年初,电池级碳酸锂的价格仅为30万元/吨左右,2021年初则仅为约5万元/吨。与此同时,钴、镍等原材料价格也出现较大幅度上涨,并且,行业预计动力电池原材料价格将持续上涨。动力电池回收商看到了其中蕴藏的商机,通过将退役动力电池处理后出售其中的贵金属材料获利,即便因抢货回收成本增加,但仍然有利可图。

## 各路“买家”高价抢货

上游原材料供需矛盾的加剧,引发产业链上下游对动力电池回收的关注。

“2021年以来,动力电池回收价格大幅走高,我们很多同行都没有料到价格会涨得这么高。现在在这个行情下,从买入退役动力电池到回收处理卖出动力电池中的金属材料,短短几个月时间,毛利率几乎翻倍。”陈峰近日告诉记者,受丰厚利润刺激,目前不少动力电池回收商都在想方设法加价抢货收购。

记者在百度搜索以及各个网络交易平台看到,高价回收、现金收购、上门回收、正规回收、快速结款、价高同行40%、全国各地回收等字眼是许多动力电池回收商招徕货源广泛使用的关键词。

王骏告诉记者,作为动力电池回收商重金求购退役动力电池货源,是因为在原材料大幅涨价的背景下,动力电池回收是“一笔赚钱的生意”。“以前,我们在回收动力电池时,会按照镍、钴、锰、锂等金属材料的市场价格

打折回收,现在我们往往会加价收购,不过即便加价购买仍有不少利润空间。”

多位业内人士在采访中亦告诉记者,动力电池回收商加价收购主要与原材料价格上涨有关,近期金属价格几乎全线上涨,电池回收价格也随之升高,这激发了动力电池回收商的热情。

记者注意到,最近一年来新能源电池原材料价格上涨的消息屡屡进入大众视野。SMM统计数据显示,3月10日,国产电池级碳酸锂现货报价49.7万元~50.5万元/吨,现货均价单日上涨2000元报50.1万元,突破50万元/吨的关口。自年初至今,国产电池级碳酸锂现货均价已累计上涨22.3万元/吨,涨幅高达80.22%。

与此同时,钴、镍等原材料价格也出现较大幅度上涨。

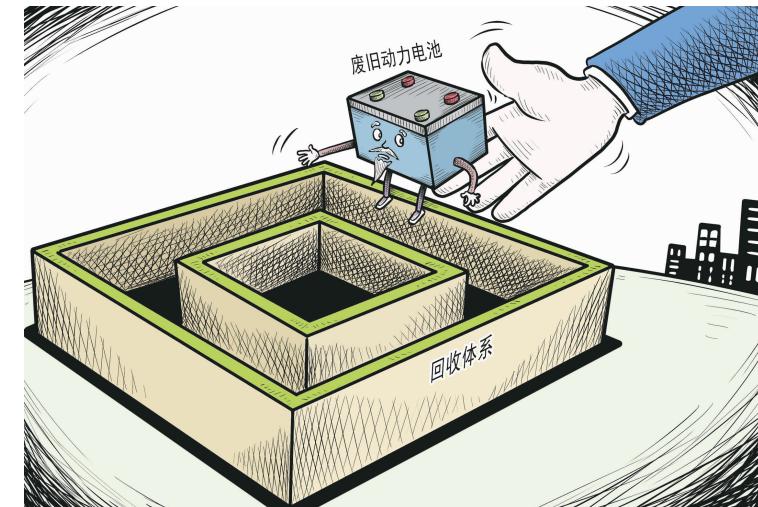
“原材料价格上涨趋势迅猛,

我国钴、镍、锰对外依存度超过90%,未来整个动力电池的产量还会增高,势必需要通过电池的回收利用弥补前端资源的紧缺。”中汽数据有限公司主管王攀此前对记者表示,上游原材料供需矛盾的加剧,引发产业链上下游对动力电池回收的关注。

而除了动力电池回收商争先抢货外,记者注意到,原材料价格的上涨亦使得整个行业成本压力进一步凸显,行业内企业正在通过多种措施化解压力。

近日,宁德时代(300750.SZ)在投资者互动平台回应投资者提问“如何面对上游原材料价格上涨”时表示,宁德时代已建立及时追踪重要原材料市场供求和价格变动的信息系统,通过多种措施降低原材料价格及供应风险。

亿纬锂能(300014.SZ)方面则表示,面对原材料价格上涨,公司



在原材料大幅涨价的背景下,动力电池回收是“一笔赚钱的生意”。

本报资料室/图

采取多元化的策略控制成本,包括不断提高制造水平、与客户建立长期协作等。同时,公司积极布局正极材料、负极材料、隔膜、电解液以及镍、钴、锂等上游资源,以保障公司供应链稳定,降低原材料价格波动对产品成本的影响。

不只动力电池厂商,车企也在试图寻找化解原材料上涨压力的方法。记者注意到,在2022年

## 野蛮生长迎监管“重拳”

退役动力电池在回收环节流向了“小作坊”,使得动力电池回收行业处于劣币驱除良币的风险之中。

中国新能源汽车销量爆发集中在2015年后,作为新能源汽车的“心脏”,动力电池的使用年限在5年~8年,按此推算,我国最早投入市场的新能源汽车电池已逐渐进入退役期。退役动力电池到何处去,已经成为行业面临的一道必答题。

记者了解到,动力电池回收利用主要有两种模式:一种是直接将电池拆解,回收其中有价值的原材料,循环利用;另外一种是梯次利用于其他领域,例如通信基站等。

中国汽车动力电池产业创新联盟数据显示,2020年我国动力电池累计退役总量约为20万吨(约25GWh),到2025年这一数字

将上升至78万吨。根据东方证券测算,届时电池回收市场规模将会上升至78万吨。

作为一家动力电池回收公司的负责人,赵勇(化名)明显感觉到行业越来越热闹。“越来越多的人意识到,动力电池回收已逐渐变成一件比较有前景和‘钱景’的事情,这个赛道已经越来越拥挤。”

记者注意到,近年来随着新能源汽车产业的发展,不少市场主体看到了商机,行业内新增了大量回收企业。企查查数据显示,我国现存动力电池回收相关企业3.6万家。其中,2021年一共新注册了2.4万家新企业,同比增长644.3%。不过,在这之中,既存在正规军,也

存在“小作坊”及“黑户”。

值得一提的是,为引导动力电池行业规范化发展,2018年、2020年、2021年,工信部先后发布了三批《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》企业名单公告,动力电池回收“正规军”相继诞生并队伍日渐庞大,不过,截至目前进入工信部白名单的企业累计仅有45家。

广发证券在近期发布的研报中分析称,动力电池回收行业目前仍缺乏一些规范和标准,各种各样的企业都想进来分一杯羹。随着该领域内注册企业数量的持续增多,僧多粥少的局面可能进一步恶化。

“退役动力电池在回收环节流向了‘小作坊’,也使得动力电池回收行业处于劣币驱除良币的风险之中。”资源强制回收产业技术创新战略联盟秘书长何叶此前对记者说道。

不过,2022年以来,为杜绝劣币驱除良币的风险,国家相关部门也在进一步对此进行规范,频出监管“重拳”。

日前,工信部副部长辛国斌在国新办发布会上表示,今年将着眼于满足动力电池等生产需要,适度加快国内锂、镍等资源的开发进度,打击囤积居奇、哄抬物价等不正当竞争行为。同时,将健全动力电池回收利用体系,支

持高效拆解、再生利用等技术攻关,不断提高回收比率和资源利用效率。

2月10日,八部委也联合发布了《加快推动工业资源综合利用实施方案的通知》,其中提及,实施废旧动力电池、废旧手机等再生资源综合利用行业规范管理,并针对完善废旧动力电池回收利用体系单独作出指导说明。

业内人士认为,在国家政策的引导下,动力电池回收行业已处于产业规范发展的加速阶段,未来有望能够建立起完善的废旧动力电池回收利用体系,动力电池回收行业有望迎来良性、稳健发展。

电池级碳酸锂均价突破50万元/吨

# 原材料涨价超预期 代表委员热议动力电池供应链安全

本报实习记者于典 记者 张家振  
上海报道

得益于新能源汽车产销量的爆发式增长,汽车行业对于动力电池的需求也同样水涨船高。中国汽车动力电池产业创新联盟发布的数据显示,2021年我国动力电池

累计产量为219.7GWh,同比增长163.4%。

而在动力电池产销量大幅增长的同时,碳酸锂等原材料价格也由于供需错配出现了大幅上涨的情况。上海钢联发布的最新数据显示,截至3月9日,电池级碳酸锂均价已突破50万元/吨大关,达

50.40万元/吨。

如何保障动力电池供应链安全,促进新能源汽车产业健康发展,成为近期市场关注的热点话题。《中国经营报》记者在采访中了解到,今年全国两会期间,针对动力电池原材料价格上涨问题,代表委员们也积极建言献策。

全国人大代表、奇瑞汽车股份有限公司党委书记、董事长尹同跃建议制定政策,将新能源动力电池材料纳入国家战略储备资源管理。全国人大代表、天齐锂业董事长蒋卫平也认为,加快推进我国锂资源绿色高效开发,对保障锂电产业发展的供应链具有重要战略意义。

## 供需错配带动锂价上涨

在供需错配等因素影响下,作为新能源汽车动力电池核心原材料的碳酸锂价格正在持续攀升。

上海钢联发布的最新数据显示,截至3月9日,电池级碳酸锂价格再度上涨0.05万元/吨,均价达50.40万元/吨。而在今年初,电池级碳酸锂的价格仅为30万元/吨左右,2021年初则仅为约5万元/吨。

而除了碳酸锂,动力电池的四大主材价格均出现上涨。以三元电池的关键成分镍为例,据生意社镍价监测,3月8日现货镍大幅飙涨:镍现货价格报263783.34元/吨,较前一交易

日上涨24.92%,同比上涨109.63%。

兴业证券研究显示,从主材环节来看,电解液、正极环节价格上涨最为显著。2021年初至2022年2月27日,磷酸铁锂涨幅332%,电解液价格在六氟磷酸锂推动下上涨189%。

此外,根据Wind数据,三元正极材料在金属价格推动下,在1年时间内的涨幅超过100%,达到116.43%。

在原材料价格持续攀升、动力电池厂家成本压力增大的背景下,有市场消息称,国内多家电池厂以“不买货、不接单”的方式对抗碳酸锂价格暴涨。对此,多家电池厂负责人表

示,目前企业排产正常,将正常保障下游供应。

业内人士指出,碳酸锂等价格居高不下,挤压了三四梯队电池厂拿货的信心。从成本核算的角度来看,目前价格已达到企业的极限值,部分铁锂厂商已经开始选择减少拿货、减少排产量。

对此,伊维经济研究院研究部总经理吴辉向记者表示:“长期来看,原材料价格的持续上涨会对新能源产业链的健康发展造成影响。电池成本的上涨也将带动新能源汽车价格上升,对于新能源汽车的整体销量或

将产生不利影响。同时,相关产业链企业也会面临着成本控制的压力,致使利润受到影响。”

而在原材料价格持续上涨的驱动下,上游锂矿企业也在积极通过扩产来缓解供需压力。

近日,中矿资源(002738.SZ)发布公告称,拟通过下属全资子公司春鹏锂业投资建设年产3.5万吨高纯锂盐项目,总投资约10亿元。雅化集团(002497.SZ)也在互动平台上表示,李家沟锂矿折合氧化锂储量51万吨,项目目前正按进度进行建设,预计将于今年下半年投产。

## 新能源车企成本承压

“我们现在都是建议顾客尽早确认订单,后续价格仍有可能会进一步上涨。”在记者实地走访过程中,多位新能源汽车销售人员表达了相同的看法。

据不完全统计,截至3月初,已有至少16家新能源车企宣布调价,涉及车型至少36款,涵盖10万元以下及30万元以上等购车区间。其中,10万元以下车型上调幅度较高,平均涨幅达4800元左右。

而新能源汽车涨价的矛头直指原材料价格不断上涨,其中,动力电池作为新能源汽车的核心部件,成

本约占整车成本的40%左右。据天风证券测算,对于纯电动车而言,当碳酸锂涨价至30万元/吨时,每辆纯电动车的成本上涨约8000元;当碳酸锂涨价至40万元/吨时,每辆电动车成本上涨约1.1万元。

“我们认为龙头公司结合低价长单库存以及技术进步、规模效应能够较好地消化上游涨价压力,同时向下游的优势议价权将及时传导原材料涨价的压力。龙头公司亦通过产业链布局与库存平滑价格波动,供应链管控与成本优势进一步凸显。”光大证券在研报中表示。

值得注意的是,在面对原材料涨价的冲击过程中,以A00级车型为代表的微型电动车市场受到的影响最为明显。

据了解,A00级车市场主要价位区间为4万~6万元,主要瞄准城镇短途出行市场,在新能源汽车下乡活动中扮演了重要角色,成为不少低速电动车更安全、合规的替代者。

中汽协统计数据显示,2021年,国内A00级乘用车市场销量达125.3万辆,其中,新能源汽车销量为88.9万辆,渗透率达71%。

“作为主打性价比的车型,近期

微型电动车受到的冲击较为明显。”吴辉向记者表示,一方面,微型电动车的消费者对于价格较为敏感,在不提高配置的基础上提高售价,消费者往往难以接受;另一方面,由于动力电池在微型电动车制造成本中的占比较高,相应受到原材料涨价的影响也会更为明显。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树亦表示:“电池原材料价格上涨给小型车带来的压力较大,以小型车为主的新能源车企会在产品上进行升级,同时应该考虑如何降低成本,协调资源等。”

## 确保原材料供应安全

据中国有色金属协会锂业分会统计,2021年国内碳酸锂产量为29.82万吨,同比增长59.47%,氢氧化锂产量达到19.03万吨,同比增长105%。

事实上,我国已成为全球最大的基础锂电材料生产国和锂电池消费国。根据国家统计局数据,2020年我国锂离子电池产量已达188.45亿只,同比增长19.87%。

在今年两会期间,针对近期动力电池原材料不断上涨的问题,代表委员们也纷纷建言献策,求解动力电池供应链安全之策。

尹同跃指出,制造动力电池所需的镍、钴、锂等核心材料为稀缺资源,严重依赖进口。国外部分国家因新能源产业蓬勃发展,逐渐对这些资源进行管控。

针对国内动力电池产业面临的原材料短缺等问题,尹同跃建议国家发改委、工信部等部委制定政策,将新能源动力电池材料纳入国家战略储备资源管理,设置专项基金,支持和鼓励国内企业收购国外电池材料资源,以确保新能源汽车供应链安全。

另一方面,加大锂资源的开发力度也同样重要。国泰君安证券研报指出,电池级碳酸锂价格快速上涨,主要是因为磷酸铁锂厂家对碳酸锂迫切的需求,尤其是海外储能电池领域需求激增。但是,全球目前80%的锂产能分布在海外,特别是澳大利亚。

亚和南美等国家和地区,而且扩产周期平均在3~5年,“远水不解近渴”。

据自然资源部统计,我国四川省境内的川西地区锂矿资源丰富,四川省内硬岩石锂矿占全国锂矿石资源量57%,位居全国首位。对此,蒋卫平认为,加快四川省内锂矿资源开发利用,是保障国家重要战略资源供应链安全,实现国家“双碳”目标的重要举措。

蒋卫平指出,要加快川内锂矿资源开发利用,借鉴海内外优秀矿山的成功开发运营经验,推动矿山的绿色开发,实现四川资源优势转变为产能优势。对此,蒋卫平提出了三点建议:第一,建立健全矿产资源开发利用保障性制度;第二,加强矿区基础设施建设;第三,建立利益分享机制。

值得注意的是,针对当前锂价格大幅上涨的现象,有关部门也已经开始采取行动。日前,工信部副部长辛国斌表示,将着眼于满足动力电池等生产需要,适度加快国内锂、镍等资源的开发进度,打击囤积居奇、哄抬物价等不正当竞争行为。

辛国斌同时表示,健全动力电池回收利用体系,支持高效拆解、再生利用等技术攻关,不断提高回收比率和资源利用效率。“这些表态显示出政府稳定上游原材料价格的决心,也凸显出锂电回收的重要性。”光大证券研报分析认为。